Deutscher Bundestag **Drucksache 18/6592**
18. Wahlperiode 05.11.2015

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden), Oliver Krischer, Dr. Valerie Wilms, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 18/6399 –

Schadstoffmessungen und Typgenehmigungen bei Pkw

Vorbemerkung der Fragesteller

Der Skandal um manipulierte Schadstoffmessungen bei Neuwagen zur Einhaltung von Emissionsgrenzwerten rückt die Frage in den Mittelpunkt, auf welcher Grundlage das Kraftfahrtbundesamt (KBA) sogenannte Konformitätsprüfungen durchführt. Bei solchen Prüfungen soll festgestellt werden, ob Hersteller bzw. Inhaber der Typgenehmigung in Übereinstimmung mit der ursprünglich erteilten Genehmigung Fahrzeuge herstellt. Hinweise auf erhebliche Abweichungen bei Schadstoffmessungen zwischen dem auf dem Prüfstand durchgeführten Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) und Fahrten im realen Betrieb auf der Straße lagen durch unterschiedliche Veröffentlichung des International Council on Clean Transportation (ICCT; www.theicct.org „Reales Emissionsverhalten moderner Dieselfahrzeuge“, Oktober 2014), der Deutschen Umwelthilfe (DUH; www.duh.de vom 19. Juli 2011 „Deutsche Umwelthilfe fordert von Herstellern wirklich saubere Fahrzeuge“) und des ADAC e. V. (www.adac.de „Stickoxidemission von Dieselmodellen“) seit längerer Zeit vor. Erst die US-amerikanische Umweltbehörde EPA hat amtlicherseits festgestellt, dass auch illegale Abschalteinrichtungen („defeat devices“) zum Einsatz kommen, um Testverfahren zu bestehen. Nach Auskunft der Bundesregierung lagen in Deutschland hingegen keinerlei Erkenntnisse über Abschalteinrichtungen vor.

1. Auf welcher Grundlage gelangte die Bundesregierung zu der Erkenntnis, dass EURO-6-Dieselfahrzeuge im Realbetrieb erheblich höhere Stickoxidmengen als auf dem Prüfstand ausstoßen?

2. Seit wann kannte die Bundesregierung die Ergebnisse der Studie „Real-world exhaust emissions from modern diesel cars“ des ICCT vom Oktober 2014?

3. Wie hat die Bundesregierung in den vergangenen Jahren auf Hinweise des ICCT, des ADAC e. V. und von Umweltverbänden reagiert, dass die Schadstoffemissionen von Diesel-Pkw der EURO-6-Klasse im Realbetrieb höher lagen, als bei der Typzulassung gemessen?

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 3. November 2015 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Die Fragen 1 bis 3 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Arbeiten zum „real-driving emissions“-Verfahren (RDE) begannen 2011. Deutschland hat die RDE-Arbeiten von Beginn an unterstützt.

Die in Rede stehende ICCT-Studie wurde mit Veröffentlichung durch das ICCT im Oktober 2014 bekannt. Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 8 und 11 auf Bundestagdrucksache 18/5656 verwiesen.

4. Waren dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und/oder dem KBA Hinweise darauf bekannt, dass Autohersteller ihre Fahrzeuge darauf optimieren könnten, die Schadstoffanforderungen nach der EURO-Norm im NEFZ auf dem Prüfstand einzuhalten, und wenn ja, in welcher Form konnten diese Optimierungen erfolgen, und wie haben das BMVI und das KBA reagiert?

5. Wann handelt es sich nach Kenntnis der Bundesregierung rechtlich um illegale, auf den NEFZ ausgerichtete Fahrzeugoptimierungen, und welche Untersuchungsmöglichkeiten besitzt das KBA, um diese gegebenenfalls festzustellen?

Die Fragen 4 und 5 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Eine auf den NEFZ ausgerichtete Fahrzeugoptimierung ist unzulässig, wenn die Optimierungen explizit gegen die Vorgaben der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 verstoßen. Im Rahmen der Typprüfung kommen die in der Vorschrift genannten Überprüfungen zur Anwendung.

6. Welche legalen Möglichkeiten zur Optimierung der Abgaswerte im Typzulassungverfahren sind dem BMVI und/oder dem KBA bekannt, und was wurde unternommen, um die Auswirkungen dieser Optimierungen auf von hohen Belastungen mit Stickstoffoxid betroffenen Kommunen in Deutschland zu minimieren?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 4 und 5 verwiesen.

7. Welche Untersuchungen hat das KBA seit Bekanntwerden der Vorwürfe durch die DUH im September 2007 bezüglich sogenannter defeat devices (Abschalteinrichtungen) unternommen, und was ist bei Untersuchungen gegebenenfalls herausgekommen?

Es wird auf die Antwort zu Frage 4 und 5 verwiesen. Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 13 auf Bundestagdrucksache 18/5656 verwiesen.

8. Welche rechtlichen Sanktionen sieht das deutsche Recht in Anlehnung an Artikel 13 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 über die Typengenehmigung von Kraftfahrzeugen vor, und in welcher Form wurden europäische Vorgaben der Verordnung in nationales Recht in Deutschland umgesetzt?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 110 auf Bundestagsdrucksache 18/6403 verwiesen.

9. Wie entscheidet das KBA, welche Ergebnisse der Fahrzeughersteller aus der Überprüfung von in Betrieb befindlichen Fahrzeugen vom KBA einer nachträglichen Prüfung unterzogen werden, wie in der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage zu den Fragen 20 und 21 auf Bundestagsdrucksache 18/5656 ausgeführt?

10. Wie genau nimmt das KBA diese stichprobenartigen Nachprüfungen der Ergebnisse der Überprüfung von in Betrieb befindlichen Fahrzeugen vor? Prüft das KBA die von den Herstellern gelieferten Unterlagen auf Plausibilität?

Die Fragen 9 und 10 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Prüfung erfolgt gemäß der verbindlichen Vorgaben der europäischen Emissionsvorschrift Verordnung (EG) Nr. 715/2007. Das KBA prüft vor Ort die Unterlagen u. a. auf Vollständigkeit und Plausibilität.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu den Fragen 20 und 21 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/5656 verwiesen.

11. Nach welchen Kriterien trifft das KBA die Entscheidung, Konformitätsprüfungen durchzuführen, und weshalb waren Berichte über Abweichungen beim Schadstoffausstoß zwischen NEFZ und realem Straßenbetrieb kein Anlass, gezielte Nachprüfungen durchzuführen?

Auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 20 und 21 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/5656 wird verwiesen.

12. Hat die Bundesregierung in der Vergangenheit das KBA veranlasst, eigene Konformitätsprüfungen durchzuführen und mit den Herstellern von Diesel-Fahrzeugen mit im Realbetrieb auffälligen Schadstoffemissionen in Kontakt zu treten, und wenn nein, warum nicht?

Nein. Es bestand in der Vergangenheit keine Veranlassung.

13. Wie viele Überprüfungen von Typenzulassungen in Form von erweiterten Nachmessungen der Abgaswerte hat das KBA in der Vergangenheit durchgeführt, und in wie vielen Fällen gab es Beanstandungen und wurden gegebenenfalls Sanktionen seitens des KBA ausgesprochen?

Das KBA hat keine erweiterten Nachmessungen durchgeführt.

14. Sind Auffälligkeiten bei Schadstoffausstoß und Kraftstoffverbrauch Anlass für das KBA, mit den Fahrzeugherstellern in Kontakt zu treten, und sind in der Vergangenheit aufgrund solcher Auffälligkeiten Kontakte seitens des KBA gesucht worden?

Auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 20 und 21 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/5656 wird verwiesen.

15. Unter welchen Umständen kann das KBA einen Rückruf veranlassen, und kann eine übermäßige Abweichung beim Schadstoffausstoß zwischen NEFZ und Straßenbetrieb Anlass für eine Ursachenprüfung und gegebenenfalls für einen Rückruf sein?

Das KBA kann bei Gefahren Rückrufe zur Mängelbeseitigung auf Basis des Produktsicherheitsgesetzes veranlassen. Des Weiteren können auf der Basis des

§ 25 Absatz 2 EG-FGV nachträgliche Nebenbestimmungen für Typgenehmigungen zur Gewährleistung der Vorschriftsmäßigkeit bereits im Verkehr befindlicher Fahrzeuge angeordnet werden, die den Hersteller ebenfalls dazu veranlassen, die betreffenden Fahrzeuge in die Werkstätten zu rufen, um die Vorschriftsmäßigkeit herzustellen.

Hinsichtlich der höheren Emissionen im realen Straßenbetrieb wird auf die Antwort zu Frage 41 verwiesen.

16. Über welche Kenntnisse zu möglichen Abschalteinrichtungen verfügte das KBA bzw. die Bundesregierung in der Vergangenheit, und welche Vorkehrungen und Maßnahmen wurden seitens der Bundesregierung unternommen, um Kenntnisse über mögliche Abschalteinrichtungen zu erlangen?

Hierzu wird auf die Antwort zu den Fragen 4, 5 und 12 verwiesen.

17. Wieso war die Bundesregierung gemäß der Antwort auf die Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN der Auffassung der Europäischen Kommission, dass das Konzept zur Verhinderung von Abschalteinrichtungen sich in der Praxis bislang nicht umfänglich bewährt habe (vgl. Bundestagsdrucksache 18/5656, Antwort zu Frage 12), und was bedeutet in diesem Zusammenhang der Begriff „Praxis“?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 1 bis 3 verwiesen.

18. Wie will die Bundesregierung die Verwendung von Abschalteinrichtungen in Zukunft verhindern?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 4 und 5 verwiesen. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 4 auf Bundestagsdrucksache 18/6412 verwiesen.

19. Welche Feldüberwachungen zur Kontrolle der Abgasemissionen haben in der Bundesrepublik Deutschland in den Jahren 1995 bis 2015 stattgefunden, welche Behörden haben diese geführt, und welche Ergebnisse hat die Bundesregierung dabei festgestellt?

Das Umweltbundesamt (UBA) hat seit den 1990er Jahren insgesamt acht Forschungsvorhaben durchgeführt.

Die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) hat zur Überprüfung der Vorschriftenkonformität in Betrieb befindlicher Fahrzeuge mehrere Fahrzeugtypen überprüft. Alle Fahrzeugtypen erzielten gemäß diesen Anforderungen ein positives Ergebnis.

20. Hat die Bundesregierung Feldüberwachungen in Bezug auf die Verordnung (EG) Nr. 715/2007 über die Typengenehmigung von Kraftfahrzeugen durchführen lassen und demgemäß überprüft, ob die Abgasgrenzwerte auch im normalen Fahrbetrieb eingehalten werden, und wenn nein, warum nicht?

Bei dem in der Antwort zu Frage 19 genannten Verfahren der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) wurden auch Fahrzeugtypen untersucht, die eine Genehmigung nach Verordnung (EG) Nr. 715/2007 besitzen. Die Untersuchungen wurden gemäß der geltenden EG-Vorschrift zur Überprüfung der Konformität in Betrieb befindlicher Fahrzeuge durchgeführt.

21. Wurden im Rahmen von Feldüberwachungen, etwa durch das Bundesamt für Straßenwesen (BASt) im Jahre 2012, vor dem Hintergrund, dass der NEFZ hinsichtlich seiner Realitätsnähe anzupassen ist (vgl. Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Antwort zu Frage 8, Bundestagsdrucksache 18/5656) auch Abgasmessungen außerhalb des NEFZ durchgeführt, und wenn nein, warum nicht?

Die EG-Vorschriften zur Überprüfung der Konformität in Betrieb befindlicher Fahrzeuge (In-Service Conformity) sehen aktuell keine Überprüfung der CO_2-Emissionen und auch keine Prüfungen neben dem aktuell geltenden Laborprüfzyklus NEFZ vor.

22. Hat das KBA im Rahmen von Konformitätsprüfungen (CoP-Q) einzelne Fahrzeuge und Fahrzeugsoftware überprüft, und wenn nein, warum nicht?

Konformitätsprüfungen am Gesamtfahrzeug wurden in den letzten Jahren regelmäßig vorgenommen.

23. Wie teuer ist eine Konformitätsprüfung durch das KBA im Durchschnitt, welcher Etat steht dem KBA für Fahrzeugüberprüfungen zur Verfügung, und wie viele Fahrzeuge hat des KBA im Zeitraum der Jahre 2010 bis 2015 überprüft (bitte tabellarisch auflisten)?

Konformitätsprüfungen werden bei genehmigten Fahrzeugen, Systemen und Bauteilen durchgeführt. Das Fahrzeug besteht genehmigungsrechtlich aus über 40 System- und Bauteilgenehmigungen. Die Kosten variieren dadurch sehr stark.

Der Etat für Konformitätsprüfungen beläuft sich 2015 auf 483 000 Euro. Darüber hinausgehende Mehrbedarfe werden innerhalb des Einzelplans 12 Kapitel 12 im Rahmen der Flexibilisierungsinstrumente des § 5 des Haushaltsgesetzes 2015 gedeckt.

Im Zeitraum 2010 bis 2015 wurden fast 1 100 Nachprüfungen zu den vom Kraftfahrt-Bundesamt erteilten Typengenehmigungen vorgenommen.

24. Hat das KBA vor dem Hintergrund, dass die Bundesregierung der Auffassung war, dass sich das Konzept zur Verhinderung von Abschalteinrichtungen in der Praxis bislang nicht umfänglich bewährt habe (vgl. Bundestagsdrucksache 18/5656, Antwort zu Frage 12), Gespräche mit Automobilzulieferern, wie etwa der Firma Bosch, geführt, um die technischen Bedingungen und Möglichkeiten sogenannter Abschalteinrichtungen zu ergründen, und wenn nein, warum nicht?

Es wird auf die Antwort zu Frage 7 verwiesen.

25. Wie hat die Bundesregierung auf die Rückrufaktion von VW in den USA im Frühjahr 2015 reagiert, und wie ist im Falle von Rückrufaktionen in ausländischen Märkten das übliche Verfahren bezüglich auf in Deutschland zugelassene Fahrzeuge gleichen und ähnlichen Typs?

Es liegt ein nicht vergleichbarer Sachverhalt vor, da die Fahrzeuge unterschiedlichen Abgasvorschriften in Europa und den USA unterliegen. Im Übrigen wird auf die Antwort auf die Mündliche Frage 8, Plenarprotokoll 18/126, verwiesen.

26. Haben die Bundesregierung bzw. das KBA Kenntnis darüber, wie viele Rückrufaktionen bei in Deutschland typgenehmigten Fahrzeugen in den vergangenen Jahren erfolgt sind, und wie hat sich die Zahl der Rückrufaktionen in den vergangenen zehn Jahren entwickelt (bitte alle amtlich angeordneten Rückrufe wegen fehlerhafter Abgasbehandlungsanlagen auflisten)?

Rückrufe werden im KBA unabhängig vom genehmigenden Mitgliedstaat durchgeführt. Daher liegt keine Statistik vor, die sich ausschließlich auf in Deutschland typgenehmigte Fahrzeuge bezieht.

In den letzten zehn Jahren hat es, abgesehen vom aktuellen VW-Fall, keine amtlich angeordneten Rückrufe von Fahrzeugen wegen fehlerhafter Abgasnachbehandlung gegeben.

27. Prüft das KBA die Gründe für Rückholaktionen durch Autohersteller, und wenn ja, in welcher Weise werden Rückholaktionen durch das KBA begleitet?

Das KBA prüft zunächst, ob für Rückrufaktionen Halterdaten aus dem Zentralen Fahrzeugregister verwendet werden dürfen (§ 35 StVG). Die Begleitung oder die Überwachung eines Rückrufes beinhaltet die Überwachung der Gegenmaßnahme auf Wirksamkeit, den zeitlichen Ablauf und die Erfüllungsquote.

28. Hat das KBA Kenntnisse über die Rückholaktion von Mercedes-Benz Sprintern wegen einer Software-Optimierung, und wenn ja, welche Kenntnisse sind dies (vgl. www.welt.de/print/wams/wirtschaft/article146898171/Daimlers-winziges-Diesel-Gate.html)?

Das KBA hat aus der Presse Kenntnis über die genannte Rückrufaktion erhalten, der Sachverhalt befindet sich derzeit in Prüfung.

29. Werden im Zuge der jetzt durch das BMVI angeordneten Nachprüfungen auch Transporter getestet, und wenn nein, warum nicht?

Es werden auch leichte Nutzfahrzeuge getestet.

30. Auf welcher rechtlichen Grundlage hat der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, Alexander Dobrindt, nach Aussage des Staatssekretärs Norbert Barthle (vgl. Plenarprotokoll vom 30. September 2015, S. 12226) das KBA angewiesen, Untersuchungen vorzunehmen, und nach welchem Testverfahren sollen diese erfolgen?

Die Testverfahren sind vom KBA in Zusammenarbeit mit den Technischen Diensten entwickelt worden, um mögliche unzulässige Abschaltvorrichtungen zu identifizieren. Im Übrigen wird auf die Antwort auf die Schriftliche Frage 106 auf Bundestagsdrucksache 18/6403 verwiesen.

31. Werden im Rahmen der durch den Bundesverkehrsminister angeordneten Nachprüfungen durch das KBA Neufahrzeuge oder bereits auf dem Markt befindliche Diesel-Pkw untersucht, und um Fahrzeuge welcher Baujahre handelt es sich?

Im Rahmen der Nachprüfungen werden sowohl Neufahrzeuge als auch bereits im Verkehr befindliche Fahrzeuge geprüft.

Es wurden Fahrzeuge ab Baujahr 2009 ausgewählt.

32. Nach welchen Testverfahren sollen diese Nachprüfungen auf der Straße stattfinden, und sollen dabei auch Portable Emissionsmesssysteme (PEMS) angewendet werden?

Ja, es werden Messungen mit portablen Messgeräten (PEMS) auf der Straße durchgeführt.

33. Umfassen die Nachprüfungen auch die Offenlegung der Fahrzeugsoftware, und ist die Bundesregierung der Auffassung, dass es nicht die Aufgabe des Staates ist, die Software eines Herstellers vollumfänglich auszuwerten (vgl. Plenarprotokoll vom 30. September 2015, S. 12231), auch wenn es Hinweise auf mögliche Abschalteinrichtungen gibt bzw. gegeben hat?

Die europäischen Vorschriften sehen im Rahmen der Nachprüfungen keine Offenlegung der Fahrzeugsoftware vor.

34. Ist die Aussage des Staatssekretärs Norbert Barthle in der Sitzung des Deutschen Bundestages vom 30. September 2015 (vgl. Plenarprotokoll, S. 12218) zutreffend, dass der Bundesverkehrsminister sofort das KBA angewiesen hat, alle auf dem europäischen Markt befindlichen Diesel-Pkw nachzuuntersuchen, oder sollte der Prüfungsumfang zunächst nur Pkw des VW-Konzerns umfassen, und wenn ja, warum?

Der Bundesverkehrsminister hat das KBA angewiesen, neben den Fahrzeugen des VW-Konzerns auch weitere auf dem deutschen Markt befindliche Fahrzeuge anderer deutscher und ausländischer Hersteller zu überprüfen. Die Untersuchungen des KBA sind noch nicht abgeschlossen.

35. Auf welcher rechtlichen Grundlage werden gegebenenfalls durch das KBA alle auf dem europäischen Markt befindlichen Diesel-Pkw untersucht, was wird dabei untersucht, welche Konsequenzen sind aus Sicht der Bundesregierung im Fall von Verstößen möglich, und mit welchen Kosten rechnet die Bundesregierung für diese Nachprüfungen?

Zur rechtlichen Bewertung wird auf die Antwort zu den Fragen 30 und 40 verwiesen.

Ein Hauptaugenmerk der Untersuchung liegt im Auffinden der Nutzung von unzulässigen Abschalteinrichtungen. Bei Verstößen gegen die harmonisierten Vorschriften müssen die Fahrzeuge durch die Hersteller nachgebessert werden.

Mögliche rechtliche Konsequenzen können erst beurteilt werden, wenn die Ergebnisse umfassend vorliegen.

Eine abschließende Aussage zu den tatsächlich anfallenden Kosten kann erst nach Abschluss der Abgasprüfungen erfolgen.

36. Aus welchen Gründen hat das BMVI den DEKRA e. V. beauftragt, Nachmessungen an Diesel-Pkw vorzunehmen (www.bmvi.de „Aktuelle Informationen zur Autoindustrie“), und hat der DEKRA e. V. in der Vergangenheit im Zuge von Zulassungsverfahren bereits Überprüfungen von Fahrzeugsoftware vorgenommen?

Das KBA hat u. a. auch die DEKRA aufgrund der technischen Ausstattung und Expertise beauftragt. Eine Überprüfung der Fahrzeugsoftware ist im Typgenehmigungsverfahren nicht gefordert.

37. Welche Gespräche haben in der Vergangenheit zwischen dem BMVI und dem DEKRA e. V. über den möglichen Einsatz von Abschalteinrichtungen stattgefunden?

Das Bundesverkehrsministerium hat in der Vergangenheit keine Gespräche mit der DEKRA zum möglichen Einsatz von Abschalteinrichtungen geführt.

38. Trifft die Aussage des Staatssekretärs Norbert Barthle zu, dass die Ergebnisse der Nachprüfungen öffentlich gemacht werden (vgl. Plenarprotokoll vom 30. September 2015, S. 12228), und wann werden erste Veröffentlichungen erfolgen?

Die Ergebnisse der Nachprüfungen sollen nach Abschluss der Untersuchungen durch das KBA veröffentlicht werden.

39. Welche Gespräche führt die Bundesregierung mit der EPA zum Thema Umweltstandards für Personenkraftfahrzeuge?

Die Bundesregierung tauscht sich mit der US-Umweltschutzbehörde EPA insbesondere im Rahmen internationaler Arbeitsgruppen zu unterschiedlichen Fragestellungen bei Fahrzeugen aus.

40. Auf welcher rechtlichen Grundlage hat der Bundesverkehrsminister das KBA mittlerweile beauftragt, Nachprüfungen bei Dieselfahrzeugen unterschiedlicher Hersteller durchzuführen?

Die Richtlinie 2007/46/EG sieht auch Verfahren vor, bei denen die Genehmigungsbehörden eines Mitgliedstaates den Nachweis führen, dass ein Fahrzeug der von einer anderen Genehmigungsbehörde erteilten Typgenehmigung nicht entspricht.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 30 verwiesen.

41. Auf welcher Grundlage sollen bei Diesel-Fahrzeugen Straßentests erfolgen, und mit welchen Maßnahmen seitens der Bundesregierung ist zu rechnen, sollte sich herausstellen, dass Dieselmodelle im Straßenbetrieb die EURO-6-Grenzwerte im Realbetrieb überwiegend nicht einhalten?

Die Verordnung (EG) Nr. 715/2007 sieht vor, dass das Fahrzeug unter normalen Betriebsbedingungen dieser Verordnung und ihren Durchführungsmaßnahmen entspricht. Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 16 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/6412 verwiesen.

42. Welche Gespräche haben seit dem Jahr 2005 zwischen dem Verband der deutschen Automobilindustrie e. V. (VDA) und der Bundesregierung zur Clean Diesel-Strategie stattgefunden, und welche Themen wurden dabei erörtert?

43. Hat die Bundesregierung nach Erlangung der Erkenntnis der Nichteinhaltung der Euro-6-Abgaswerte im Realbetrieb Gespräche mit den Herstellern und/ oder dem VDA geführt, um diesen Missstand zu beheben?

Die Fragen 42 und 43 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung hat im Rahmen der Fortentwicklung der europäischen Abgasvorschriften zu den Stufen Euro 5/6 auch Gespräche mit dem Verband der

Automobilindustrie (VDA) geführt. Dabei spielten auch Erfahrungen aus den USA zum sog. „clean diesel“ eine Rolle.

44. Welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus dem Einwand der Europäischen Kommission aus dem Aufforderungsschreiben zum Vertragsverletzungsverfahren Nr. 2015/2073, sie hätte sich im Rahmen des Komitologieverfahrens nach der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 nicht für die schnellstmögliche Anwendung wirkungsvoller RDE-Anforderungen eingesetzt?

In der Stellungnahme der Bundesrepublik Deutschland wurde u. a. dargelegt, dass der Verabschiedung wirksamer und angemessener RDE-Anforderungen auf EU-Ebene zentrale Bedeutung für die zukünftige Einhaltung der Grenzwerte für Stickstoffdioxid zukomme und die Bundesrepublik Deutschland sich hierfür einsetze. Im Übrigen wird auf die Antwort zu den Fragen 1 bis 3 verwiesen.

45. Welche Inhaltsbereiche der Aktenbestände zum Spritverbrauch und Schadstoffausstoß von PKW werden im BMVI im digitalen und nichtdigitalen Aktenbestand geführt, und welche Einzeldokumente mit welchem Titel bzw. welcher Beschreibung sind dort gelistet?

Die Begriffe „Spritverbrauch“ und „Schadstoffausstoß“ von Pkw finden sich im Aktenbestand des BMVI in mehreren tausend Akten. Eine Nennung der Einzeldokumente mit Titel bzw. Beschreibung kann in der vorgegebenen Frist nicht erstellt werden.

46. Welche Position hat die Bundesregierung verfolgt, als die EU im Jahr 2011 die Kraftstoffsteuern harmonisieren wollte?

47. Wieso hat die Bundesregierung im April 2011 dem Vorhaben der Europäischen Kommission widersprochen, im Rahmen einer Energiesteuer-Richtlinie Dieselkraftstoff nach seinem Energiegehalt zu besteuern, und was berechtigt aus Sicht der Bundesregierung den deutlich günstigeren Steuersatz für Dieselkraftstoff (www.theicct.org „Comparison of US and EU programs to control light-duty vehicle emissions“)?

Die Fragen 46 und 47 werden wegen ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Die Energiesteuern auf Kraftstoffe sind bereits seit 2003 durch die Energiesteuerrichtlinie (2003/96/EG) unionsweit harmonisiert.

Mit dem Versuch einer Novellierung der Energiesteuerrichtlinie vom 13. April 2011 (KOM/2011/0169 endg. – CNS 2011/0092) strebte die Kommission daher nicht die Harmonisierung der ohnehin harmonisierten Kraftstoffsteuern an, sondern wollte vielmehr ein grundlegend neues System der Energie- und Strombesteuerung etablieren. Die Bundesregierung lehnte den Entwurf der Kommission insbesondere deshalb ab, weil dem deutschen Gesetzgeber durch Artikel 4 Absatz 3 des Entwurfs (sog. Äquivalenzprinzip, eine starre Koppelung der Kraftstoffsteuersätze untereinander) wegen der Bindung der Besteuerung an die Verwendung weitgehend die Möglichkeit genommen worden wäre, flexibel im Rahmen der eigenen Haushaltspolitik Einnahmen aus der Energiesteuer zu gewinnen und auf wirtschaftliche wie politische Gegebenheiten durch Förderung einzelner Erzeugnisse zu reagieren und handlungsfähig zu bleiben. Einer reinen Berechnung der Mindeststeuersätze auf Basis von Energie- und CO_2-Gehalt stand die

Bundesregierung im Rahmen der Verhandlungen nicht ablehnend gegenüber, soweit die nationale Flexibilität für den Gesetzgeber gewahrt geblieben und keine Umstellung des Steuersystems erforderlich geworden wäre.

48. Wieso gelten in der EU weniger strenge Schadstoffgrenzwerte als zum Beispiel in den USA, und welche Position vertritt die Bundesregierung bezüglich der Grenzwerte für Stickoxide?

Das US-System für die Fahrzeugzertifizierung ist anders als das EU-System. Aufgrund der Unterschiede lassen sich die Grenzwertsysteme nicht unmittelbar miteinander vergleichen.

Der Fokus der EU-Arbeiten liegt derzeit darauf, Grenzwerte im realen Fahrbetrieb sicherzustellen.

49. Kennt die Bundesregierung die Studie der Max-Planck-Gesellschaft für Chemie vom September 2015, die ermittelt hat, dass jährlich 7 000 Menschen in Deutschland durch Schadstoffemissionen des Straßenverkehrs sterben (vgl. www.mpic.de/aktuelles/pressemeldungen/news/mehr-tote-durch-luftverschmutzung.html), und welche Schlussfolgerungen zieht sie daraus?

Die in Frage stehende Studie ist der Bundesregierung bekannt. Die Partikelemissionen des Straßenverkehrs konnten in Deutschland durch die ergriffenen Maßnahmen in den vergangenen Jahren bereits deutlich reduziert werden. Die kontinuierliche Flottenveränderung hin zu Fahrzeugen mit geringen Partikelemissionen wird zu einer weiteren Verringerung führen. Darüber hinaus setzt sich die Bundesregierung dafür ein, dass die Emissionen von Partikeln und von Gasen, die zur Partikelbildung beitragen, an der Quelle weiter reduziert werden.



Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333